8 bl. : 1 Fr. weekblad voor de jeugd

Robbedoes

5e JAARGANG. - Nr. 33. - Afl. 238.
19 AUGUSTUS 1943.

Robbedoes, Ommeganckstraat 21, Antwerpen. - Abonnement : per kwartaal 12 fr. - per halfjaar 23 fr. - per jaar 45 fr. - Postcheckrek. J. Dupuis, Zonen & Co, Nr. 3621.59.























(Vervolgt.)

Robbedoes VLIEGER

BELANGRIJK BERICHT AAN DE NIEUWE LEDEN VAN DE R. V. C.

Het gebeurt te dikwijls, dat nieuwe leden van de R. V. C. bij hun aanvraag niet alle noodige inlichtingen verstrekken. Daarom herhalen we hier nogmaals de voorwaarden. Als ge wenscht lid te worden van de Robbedoes Vliegclub moet ge opgeven: Naam, voornaam, volledig adres, geboortedatum en -plaats, en deknaam. Vergeet in elk geval nooit, uw geboortedatum op te geven. Volgende nieuwe leden hebben vergeten, bij hun aanvraag hun geboortedatum op te geven en worden verzocht, ons dit zoo spoedig mogelijk mede te deelen: 4796, 4807, 4815, 4816, 4817, 4818, 4819, 4820, 4822, 4823, 4837, 4838, 4839, 4845, 4846, 4847, 4848, 4854, 4855, 4861, 4864, 4865, 4866, 4874, 4877, 4879, 4882, 4894, 4895, 4896, 4897, 4898, 4901, 4902, 4917, 4935, 4938, 4944, 4946 (geboren in 1943 ?), 4953, 4958, 4961, 4963, 4966, 4981, 4982, 4983, 4984, 5004. Hebben vergeten hun huisnummer op te geven: 4796, 4817, 4845, 4935, 4812, 4832, 4836, 4912, 4913, 4919, 4939, 4975, 4992, 4993. Hebben vergeten hun schuilnaam op te geven: 4857, 4888, 4935. Hebben vergeten hun adres mede te deelen: 4936, 4987, 4833, 4870.

VRAGENBUS

ZORRO DE ONZICHTBARE 158. — Met uw diploma zult ge thans niet bij de SABENA aanvaard worden, daar deze maatschappij momenteel niet meer werkt. De door u opgegeven school ken ik niet, zoodat ik u hierin geen raad kan geven. Het boek « Radio en Luchtvaart » is volledig uitgeput en niet meer in den boekhandel verkrijgbaar. Voorloopig wordt het ook niet herdrukt.

BR. BEAUFORT V 4985. — Ik denk niet, dat het plan van de Bristol Beaufort in den handel is. Ik raad u echter aan, u rechtstreeks tot een of andere firma te wenden, die plannen van vliegmodellen verkoopt.

HARO DE VLIEGENDE DOODSPILOOT V 4202. — Het kenteeken van de R. V. C. mag gedragen worden. Op school zijn echter alle kenteekens verboden.

BLAUWE SPERWER. — Wilt ge in 't vervolg niet meer vergeten. uw stamnummer in al uw brieven te vermelden? Plannen van vliegmodellen zijn bij alle goede firma's, die luchtvaartmateriaal verkoopen, verkrijgbaar. Een Robbedoes Marine Club bestaat nog niet.

ZILVEREN PIJL V 4195. — Caricaturen van beroemde vliegers en luchtvaartboeken moet ge in den boekhandel zoeken.

S. BERRY V 4891. — Plannen en materiaal voor het bouwen van vliegmodellen moet ge bij een gespecialiseerde firma bestellen. Robbedoes verkoopt die niet.

SUPERMAN V ???. — Het door u bedoelde instrument is een koersaanwijzer. De werking hiervan werd reeds herhaalde malen in Robbedoes beschreven. Zie eens uw verzameling Robbedoesafleveringen na. Een vlieguur is een uur vliegen en telt dus ook 60 minuten.

BAS GOMMERS V 4103. — Adressen van Robbedoesvliegers worden niet medegedeeld. Als ge wenscht in verbinding te komen met andere Robbedoes Vliegers, moet ge gebruik maken van onzen correspondentiedienst. Deze dienst kent een groot succes. Binnenkort zullen alle Robbedoes Vliegers met één of meer andere Robbedoes Vliegers in briefwisseling zijn. Kruissnelheid is de gemiddelde snelheid van een vliegtuig bij windstilte en in horizontale vlucht. Dashboard beteekent instrumentenbord. Goede luchtvaartboeken zijn verkrijgbaar in den boekhandel.

M. J. MARCHAL V 818. — Het hoogterecord voor zweefvliegtuigen bedraagt 6687 m. (hoogte boven de startplaats). Dit record werd behaald door W. Drechsel op het zweefvliegtuig Göppingen 3 « Minimoa ». Deze prestatie werd bereikt op de Wasserkuppe (Duitschland) op 5 Augustus 1938. Het duurrecord voor zweefvliegtuigen bedraagt 40 u. 38 min., behaald door Toni Kahlbacher en J. Fuehringer op Mg-9a (tweezitter) op de Spitzerberg (Duitschland), op 8-9-10 September 1938. Hoeveel een viermotorig bomvliegtuig thans kost, kan ik niet juist bepalen. Dit zal echter denkelijk wel enkele millioenen zijn.

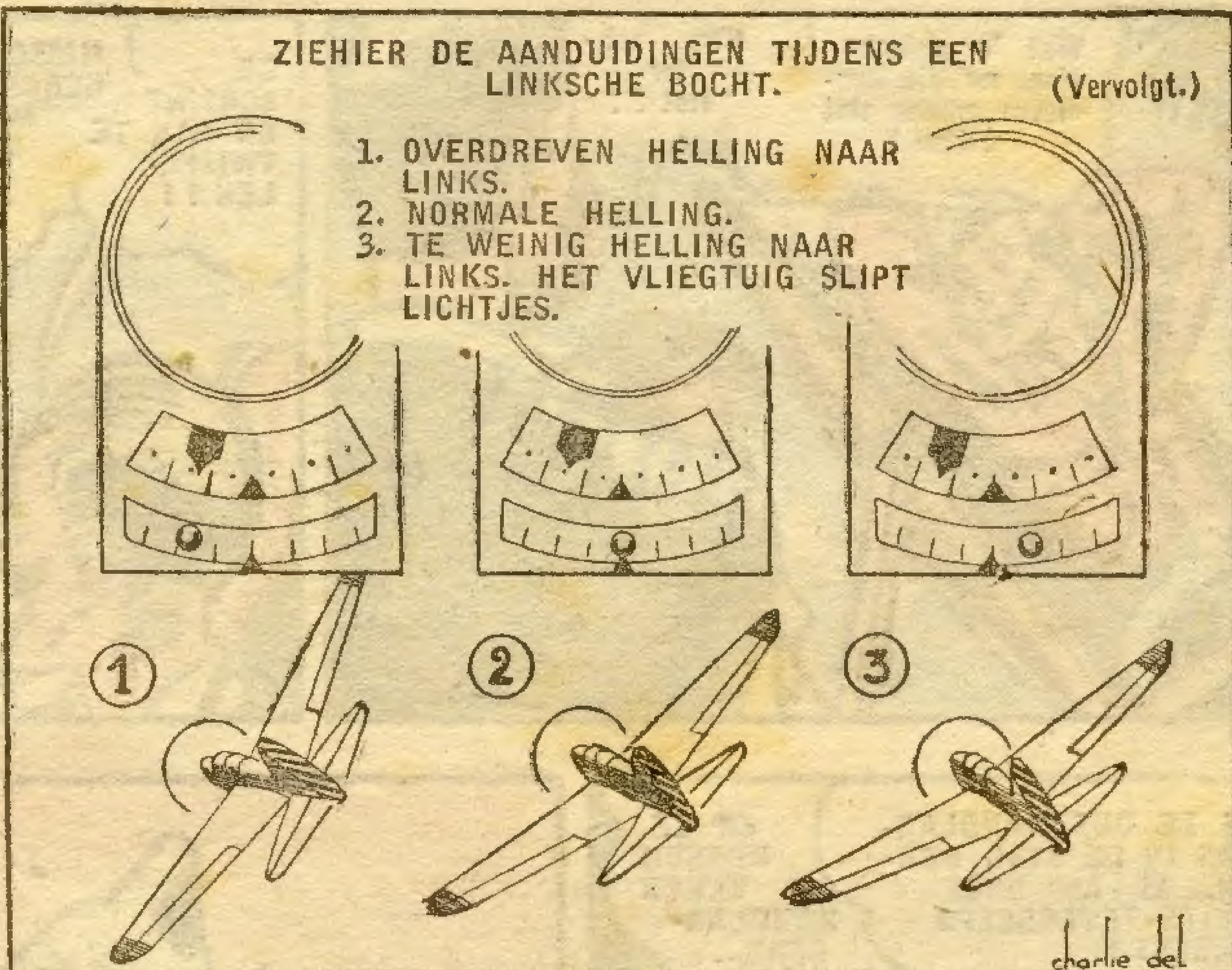
X. Y. Z. V 3785. — Om luchtvaartingenieur te worden, moet men eerst hooger middelbaar onderwijs gedaan hebben (wetenschappelijke afdeeling) en dan 7 jaar universiteit doen. Deze cursussen worden te Gent aan de hoogeschool gegeven. Dit beroep biedt groote toekomstmogelijkheden. Te Ronse zijn er thans 68 Robbedoes Vliegers. Eskaders van Robbedoes worden niet meer opgericht, de bestaande zijn ontbonden. Als ge wenscht in briefwisseling te komen met een of meer Robbedoes Vliegers uit Ronse, hoeft u maar gebruik te maken van onzen dienst « Briefwisseling met Robbedoes Vliegers ».

SCHELDEMEEUW V 4458. — Te Hoboken zijn er thans 59 Robbedoes Vliegers.

TORNADO. — Te Veurne zijn er thans 13 leden van de Robbedoes Vliegclub.

R. BOUTTELGIER V 4336. — Ge zijt het eenige lid van de RVC te Staden.

WIJ LEEREN VLIEGEN...



FOKKER T. 8 W. V 4181. — Uw stamnummer is dus 4181.

VLIEGENDE DOOD V 4446. — Dit is een zeer lastig geval, maar in deze omstandigheden is dit alleen op te lossen, als leden van de RVC en de RC mekaar helpen. De oplage is beperkt en kan dus niet willekeurig opgevoerd worden. Daarom is het noodzakelijk, dat de afleveringen van Robbedoes onder vrienden ter lezing doorgegeven worden.

BOB SMET V 4210. — Voor persoonlijk antwoord moet 2 fr. betaald worden. Het is nutteloos, nu nog op ons voorstel in te gaan, daar er geen nieuwe Eskaders meer mogen opgericht worden.

F. STORCH V 3133. — De aktiviteit van alle Robbedoes Luchteskaders werd stop gezet. De vliegduur van een modelvliegtuig met schroef hangt af van de lengte van de rubbermotor en van de grootte van het model.

J. F. te Eernegem. — In onze vliegscholen leerde men hoofdzakelijk vliegen, 't gebruik van de vliegtuiginstrumenten en de luchtvaartnavigatie. Hiervoor moest men eerst een medisch onderzoek ondergaan. Speciaal werden hart, oogen, zenuwen en longen onderzocht. Dit onderzoek gebeurde door een dokter, die door de school aangeduid was. Men mag ook tevoren zelf een dokter raadplegen.

STALEN ADELAAR V 3739. — De voornaamste motorbrandstoffen voor vliegtuigen zijn: benzine en ruwe olie. Deze witte rookslierten worden door alle vliegtuigen gevormd, die hoog vliegen. Dit zesmotorig vliegtuig kennen we niet. Zweefvliegtuigen werden reeds in de oorlogvoering gebruikt. Het zweefvliegen wordt speciaal gebruikt om vliegtuigbestuurders op te leiden. Uw voorstel om een vliegtuig met een electrischen motor uit te rusten, kan niet uitgevoerd worden, omdat de accus te zwaar zouden wegen.

P. S. te Brugge. — Om lid te worden van de RVC volstaat het, 4 fr. te betalen en daarbij uw naam, voornaam, geboortedatum, volledig adres en schuilnaam op te geven. Dan ontvangt ge ons kenteeken en de lidkaart van de RVC, en ge wordt opgeschreven in het ledenregister van Robbedoes Vlieger. Robbedoes verkoopt geen plannen of vliegtuigmateriaal. Wend u hiervoor tot een gespecialiseerde firma. De Vragenbus is verder gratis voor alle Robbedoes Vliegers. Voor persoonlijk antwoord moet 2 frank betaald worden. Er bestaan geen Luchteskaders meer in de Robbedoes Vliegclub.

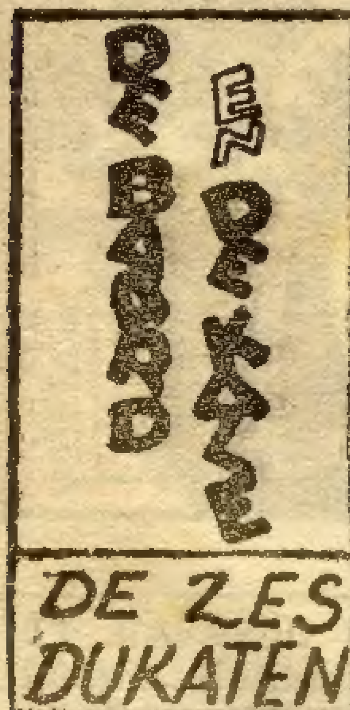
BOB.

CORRESPONDEERT MET ROBBEDOES VLIEGERS !

Onze nieuwe dienst voor briefwisseling voor RVC-ers kent een overweldigend succes. Het is inderdaad niet te verwonderen, dat alle Robbedoes Vliegers met vrienden uit de RVC in briefwisseling willen treden. Met deze nieuwe dienst heeft Robbedoes opnieuw bewezen, dat niets wordt nagelaten om de leden der RVC van dienst te zijn.

Voor dezen, die nog niet weten, hoe ze van onze « Dienst voor briefwisseling onder RVC-ers » kunnen genieten, herhalen we hier de voorwaarden.

Alleen Robbedoes Vliegers kunnen hiervan gebruik maken. De dienst is kosteloos Het volstaat aan Bob een aanvraag te richten en daarin te vermelden den naam, voornaam, stamnummer en geboortedatum. Bij deze aanvraag, voor Bob bestemd, sluit ge dan een eersten brief gericht aan een onbekenden Robbedoes Vlieger. Dezen brief sluit ge in een open omslag, voorzien van een zegel van 1 frank en aan de keerzijde van uw adres. Dit alles sluit ge in een tweeden omslag, dien ge zooals gewoonlijk aan Bob stuurt. Uw brief sturen we dan door aan uw nieuwen correspondent, die u dan rechtstreeks kan antwoorden. Vergeet dus niet in uw brief aan den onbekenden Robbedoes Vlieger ook uw adres te vermelden, anders kan hij niet antwoorden.



























Rakkers, 'k geloof, dat ik nu zonder aarzelen direct met **SHIRLEY TEMPLE III** uit Borgloon beginnen kan. En dat niettegenstaande een berg briefjes, die mij letterlijk als een Vesuvius... aangrijnzen (oei, oei !) Hoe komt dat ? Ha, viel ons rakkertje laatst niet met één pootje door... de plaatsruimte-rantsoeneeringsmand ? Hier gaat dat pootje : **Hoe worden de mooie prenten in ons rakkersblad gezet ?** Eerst zet de beroemde Ji-Jé zich aan 't werk en teekent op teekenpapier met Oost-Indischen inkt (Chineeschen inkt) en waterverf de fel bewogen avonturen van al die felle mannen. Nu maakt men zincografies, dit zijn negatieven, die fotografisch op een zinken plaat opgenomen worden. (Hoe dit geschiedt, vertelde ik je reeds.) Voor elke kleur is er één, en die worden een voor één over elkaar gedrukt. Juist op dezelfde plaats natuurlijk. Dit laatste is niet gemakkelijk... en dat kunnen onze rakkers zelf vaststellen wanneer ze eens een plaatje nauwkeurig bekijken. Het gebeurt wel eens, dat de kleur even buiten het lijntje loopt. Begrijpelijker wijze vraagt dit een heelen boel werk, Shirley. En daarmee is er weeral één van die geheimzinnigheden opgelost, hé ? Onze **APAECIDES 10.000** (een rond getal, niet ?... Zoo is er maar één ! ! !) uit Roeselare vraagt zich b. v. ook af, hoe het in Gods naam mogelijk is, uit beenderen... lijm te vervaardigen ! Het klinkt zoo bijna gelijk suiker uit kasseisteenen ! En toch behoeven we de beenderen eenvoudig een geruimen tijd in chloorwaterstofzuur te laten weeken. Dit zuur is zoo krachtig, dat het beenderen oplost. En niet alleen beenderen maar ook goud, platina en zilver... en onze kleederen en onze vingers ! Nog een paar zeer geleerde woorden ? Om te beginnen : **sublimaat.** Dit is een zeer hevig vergift, **IJZEREN VUIST** uit Antwerpen, dat nog wat familie is van zoutgeest. De eigenlijke naam is Mercurichloride, een wit poeder. In oplossingen van één per duizend of per tienduizend dient het als ontsmettende stof en als geneesmiddel. Om niet altijd over hetzelfde te praten, haalden Piet Kwabbernoot en ik het overlaatst over een ander medicijntje, **bromdiaethy.acetylcarbamid ! ! !** De nuttigste uitwerking van dit product, zoo besloten wij — we waren het ditmaal hartroerend eens — is zijn geweldige geschiktheid... om het hakkelen af te leeren ! Probeer het maar eens vijf keer van voor naar achter, en van achter naar voor op te zeggen !... En je « kunt het » ! **Nymphea, STERKE TOM** uit Mortsel, is daarentegen de wetenschappelijke naam van een mooie plant, die thuishoort bij de familie der waterlelies. Maar ja, onze Tom van daarjuist zou nog graag weten, wat een **hallucinatie** is ! Ook een medicijn ? Of een bloem ? Neen, hoor, het ding heet in 't Nederlandsch gewoon « zinsbegoocheling ». Dat wil zeggen : rotsvast overtuigd zijn, iets te hooren, te voelen, te zien... in één woord, gewaar te worden — terwijl er nochtans niets is. Hoe kan dat nou ? Ja, rakkers, dergelijke hallucinaties zijn gewoonlijk het gevolg van ziekten en zenuwongesteldheid of -overspanning. Ook de hypnotiseur kan zijn « slachtoffer » van die eigenaardige gewaarwordingen bezorgen.

Met recht vraagt **JAN OLIESLAGERS** uit Koekelare zich af, waarom men aan die medicijnen, scheikundige stoffen, planten, ziekten, enz., een Latijnschen naam geeft. Wel, dat komt hierdoor : Onze voorouders, die geleerdheid bezaten, spraken vaak Latijn. Voor veel geleerde pottekens, zalfkens en fleschkens bestonden zelfs geen andere woorden. Welnu, die gewoonte is gebleven. En later is het volk zijn volksche benamingen gaan geven, die soms een vertaling, dikwijls een verbastering van het oorspronkelijke Latijnsche woord waren, soms ook een nieuw woord. We hadden toen nog geen cultureele voorvechters zooals een Berten Rodenbach, een Guido Gezelle, een **Cyriel Verschaeve...** Ook over deze laatste figuur wenscht onze Jan Olieslagers wat meer te vernemen. Cyriel Verschaeve werd in 1874 te Ardooie geboren. Te Brugge priester gewijd in 1897, was hij vijftien jaar lang professor der poëzie aan het college te Tielt. In 1911 is hij onderpastoor te Alveringem, een klein, verloren dorpje ergens bij Veurne, waar hij nu als rustend priester woont. Verschaeve is een dichter, een denker en een kunstenaar gelijk wij er nog weinig hebben gehad. Zijn « Zeesymfonieën » zijn gedichten van buitengewone lyrische en epische pracht, en onze studenten moeten dit werk zeker eens bestudeeren en genieten. In zijn machtige tooneelwerken! Alom werden en worden ze opgevoerd : Judas - Maria Magdalena - Ferdinand Verbiest - Jacob van Artevelde - Philips van Artevelde ! Zij zullen voor eeuwig in grootheid bewaard worden. En toch, rakkers, de critici meenen, dat het kritisch werk, de essays (besprekingen van kunstwerken) zoo mogelijk nog hooger staan, nog dieper, nog rijker aan gedachten zijn. « Hier openbaart Verschaeve zich als een der zuiverste en krachtigste denkers van dezen tijd ». En dan dat andere verheven werk van hem : Jezus ! Dat is iets voor onze groote, gestudeerde rakkers. Niet om in één adem uit te lezen, maar om in stilte bladzijde na bladzijde te genieten, te herlezen en weer te genieten...

Een denker, die even zeker onze belangstelling verdient, is **Nicolaüs Copernicus, TESS CLAGG** uit Ronse. Vierhonderd jaar geleden (op 24 Mei) stierf de beroemde sterrenkundige, die zei, dat de aarde rond de zon draaide en niet omgekeerd. Snuffeltje denkt wel wat laat te komen met een levensbeschrijving : al de bladen schreven er in Mei uitgebreid over. Maar toch, rakkers, een paar dingen mogen wij nog wel even belichten. Hebben jullie al eens fijn nagedacht, wat een moed, een durf, een uithoudingskracht dezen man moeten bezield hebben om het tegen allen en alles toch vol te houden — en te zegepralen ? Wat een strijd tegen die eeuwenoude, dikke boeken, tegen die hooggeleerde heeren ! Niklaas Koppernigk — zoo heette hij eigenlijk, maar je weet, dat ze toen de namen een Latijnsch kleedje gaven — was nochtans een zeer vredelievend man. Zijn ontdekkingen deelde hij slechts aan zijn vrienden mee, om alle herrie te vermijden ! Door hun pramen stelde hij ze tenslotte toch te boek, maar hij zou ze pas uitgeven op 't einde van zijn leven. Dit boek zou geweldige tegenspraak verwekken : stond er immers niet in den bijbel, dat Jozuë de zon deed stilstaan ? « Dus moet ze bewegen », zei men ! 70 jaar lang werd er heen en weer geredetwist tot de niet minder geleerde Galileï, Copernicus' leer bewees. Nu was het spelletje pas goed aan den gang. De congregatie van den Index verbood het werk. Door velen wordt dit nu als een argument tegen ons geloof uitgespeeld, hetgeen zeer dom is, aangezien zulke besluiten het onfeilbare leergezag der kerk niet raken. Drie jaar later werd het stelsel van Copernicus « vrijgelaten », men mocht het aannemen, indien men wilde. Doch weldra stapelden de bewijzen zich op en Copernicus zegevierde over heel de lijn. Ja, rakkers, dat moet nogal een tijdstip geweest zijn : allerlei ontdekkingen volgen elkaar op in reusachtig tempo. Zoo hebben we daar onzen Columbus... En toch moet Amerika al vele eeuwen, ja, misschien wel duizenden jaren vroeger ontdekt zijn... Hoe zouden er anders menschen in geraakt zijn ? Noord-Amerika zal ons waarschijnlijk de oplossing van dit raadsel bezorgen. Ligt dit land immers niet — aan de Beringstraat — zeer dicht bij Azië ? En Groenland, ligt dit er ook niet dicht bij ? De Noormannen hebben wel degelijk Amerika gekend voor Columbus. Maar hun verhalen werden denkelijk door onze menschen zoowat voor sprookjes en zeemansbluf gehouden, want niemand hechtte er geloof aan. Rakker, onze Tess Clagg is... landbouwer ! Heerlijk beroep nu, hé ? Een dubbel ratsoen ! Maar nou denkt deze schelm... ook bij Snuffeltje, die maar een arme stadsrat is, 6 vraagjes weg te kapen ! Neen, man, bij mij geen dubbel rantsoen : en daarom nog één van je beroemdheden : **Brahma !** Dat is de oppergod der Brahmanen (aanhangers van dezen Indischen godsdienst). Brahma maakt deel uit van de goddelijke drieëenheid, de Trimoerti. De Brahmanen gelooven aan zielsverhuizing, dat wil zeggen, dat de ziel van den afgestorvene overgaat op een ander wezen, mensch of dier. De schepselen worden in verschillende kasten ingedeeld, en naargelang men in zijn vorig leven goede of slechte daden stelde, gaat de ziel over in een hooger of lager staand wezen. Vandaar dat bepaalde diersoorten heilig zijn... Twee derden van de Hindoes belijden dezen godsdienst. Daar ligt nog een groot arbeidsveld voor onze toekomstige missionarissen. Zie, dat zou Snuffeltje fier en blij maken, als hij later, wanneer hij groot is, zooeens een dikken brief zou krijgen uit dat geheimzinnige land, van een rakker-missionaris, zoo een met een geweldigen baard en twee goedige oogen...

Rakkers, we hadden het daarjuist over **Groenland.** Weet jij, **ZWARTE AREND** uit Willebroek, dat die drommelsche Noormannen dat land ook weeral ontdekt hebben ? In de 9e eeuw, zoo staat het bekend, landde de Noor Gunbjoern op het land met de groene kusten ! En nu we toch in 't Noorden zijn : **Nobel,** de uitvinder van het **dynamiet,** was een Zweedsch scheikundige (1833-1896). De practische **gloeilamp,** zooals we vroeger zagen, danken wij echter aan den genialen Edison. Deze mannen, **RISKE GASTON** uit Temsche, zullen wel geweten hebben wat een **« geladen » ioon** is. Toch geen revolver of zoo iets ? Neen, maar wel een electrisch geladen stofdeeltje. Wanneer wij b. v. een vloeistof ontbinden door den electrischen stroom, dan splitsen de molekulen in atomen. Eén of meer daarvan kunnen een ioon uitmaken. Sommige ionen gaan nu naar de positieve pool (anode) van de electrische bron, dat is het teeken, dat het negatief geladen ionen zijn, kortweg **anionen.** De ionen, die door de negatieve pool (kathode) worden aangetrokken, zijn dan positief geladen en heeten **kationen.** De splitsing heet **ionisatie.** Om op die revolver terug te komen, rakkers, Riskè vraagt ook hoeveel kogels een automatisch geweer per minuut kan afvuren. Welnu, zulk wapen kan geen minuut aan een stuk schieten ! Waarom niet ? Door de zeer snelle beweging van het mekanisme, door de geweldige wrijving van de kogels in den loop, wordt het schiettuig te vlug heet en het zou stuk springen. Theoretisch kan men dat natuurlijk uitrekenen, doch dat zullen we maar aan de specialisten overlaten. Een moeilijker kwestie is, **JAN BREYDEL** uit Hove, jullie te vertellen, **hoe men benzine « maakt » !** Benzine wordt door distillatie verkregen uit petroleum, maar ook uit steenkolen, dit nuttige zwarte goud, dat zooveel dingen kan voortbrengen. Over de volledige bereidingswijze lekte tot hiertoe nog niet veel uit. — En nu weer wat anders, rakkers : **hout zagen !** Dat kan ik ook, roept Piet Kwabbernoot ! Ja maar, « met de machine », roept Jan Breydel terug ! Hoe zulks geschiedt ? Op verschillende manieren : De boomen in de lengte doorzagen om planken of balken van bepaalde dikte te bekomen, gebeurt in een machine, waarin verschillende zagen gelijkloopend naast mekaar bewegen, de boom wordt mekanisch voortgeduwd tot ie er aan den anderen kant in planken uitkomt. Om boomen in de dikte door te zagen, gebruikt men een ronde, getande schijf, die met een motor zeer snel rondgedraaid wordt, of ook een lange lintzaag.

Tarzan — die, tusschen haakjes gezegd, nooit bestaan heeft, **KLEINE BEVER** uit Antwerpen — zou de boompjes wel met zijn handen uitgerukt hebben ! Piet Kwabbernoot vraagt zich steeds af, of je de zaag over het hout moet bewegen, of het hout over de zaag... Doch zonder gekheid, rakkers, ik moet jullie nog iets belangrijks zeggen : **Snuffeltje bezit geen postzegels, ruilt er geen en heeft hoegenaamd geen tijd om zich met deze zeer interessante studie bezig te houden...** 'n Andere **KLEINE BEVER** uit Gentbrugge doet me hieraan denken. Deze flinke verzamelaar bezit driehonderd zegels, maar zou er nog tal van andere wenschen te bezitten. Hoe hier nu aangeraakt ? Misschien weten onze rakkers raad ? Ze moeten dan maar eens een woordje richten aan Paul Serleth, Mellestraat 258, Gentbrugge. Ook rakker **JACQUES VINCKE,** die een 20 à 30-tal adressen van leden der postzegelclub verlangt, kan alzoo voortgeholpen worden. Zijn adres is Torhoutsteenweg 73, Brugge III. Verder moeten jullie de adressen van onze postzegelverzamelaars nog maar 'ns nakijken. Ze verschijnen geregeld in Robbedoes. Wat jammer van dat mooie postzegelhoekje, hé ? Ik begrijp het ongeduldig getrappel van onze verzamelaars ! Maar het komt terug, hoor, rekent er stellig op ! Evenals Superman, de knollentuin, en heel de rest. **NAT PINKERTON** uit Wuustwezel. Je derde vraagje werd onlangs nog beantwoord, **en de grootste zeeheld uit de jaren 1800 tot 1900 ?** Dat zal wel een eenvoudige, nooit genoemde visscher zijn, die met zijn oud, versleten schip de stormen trotseerde, om zijn volk een stukje eten te bezorgen. (Voor een nieuwe lidkaart 0,50 fr. in postzegels opsturen, plus de noodige gegevens).

Ja, « zelfs » over... films beschik ik niet, mijn beste **SUPERMAN** uit Landen, evenmin als voor 't oogenblik over Robbedoeskaarten (papierschaarschte !) Ik geloof, dat er zoo van die rakkers zijn, die denken, dat de arme Snuffel... rijk is ! Ook... clownnummers heb ik niet ! Ik zal Piet Kwabbernoot eens aanpakken, hoor, maar van dien kwast is niet veel te verwachten. Ik zou mijn redding maar zoeken in plezante boeken of bladen... of je moppen zelf uitvinden ! Dat is nog het geestigste !

En nu, rakkers, nog drie vragen van **KAPITEIN EENOOG II** uit Oostende. Een kanefoor is een vrouwenfiguur met een bloemenmand op het hoofd. **Venusspiegel** is de naam van een laag plantje met stervormige, paarse bloemen, maar een **helicopter** is een vliegtuig, waar zich bovenop schroeven bevinden, zoodanig, dat het recht omhoog kan stijgen. Tenslotte, rakkers, verneem ik met genoegen, dat rakker **ARKANSA's** vader, uit Antwerpen, reeds flink hersteld is van zijn maagoperatie en ik hoop, dat zijn zoon — en geen van jullie allen ooit zooiets overkomen mag... Hoe zouden wij anders met kracht en lust kunnen roepen :

MET ROBBEDOES VOORUIT EN VOORAAN !

Jullie toegenegen Snuffeltje.

R. C.-CLUBNIEUWS

Welke **voetbalploeg van Antwerpen** zou er een linkerback en een centerhalf willen aannemen ? Zoo noodig ook andere posities ! Schrijven André Teunen, Amsterdamstraat 21.

Om aan te sluiten bij de A. R. A. (Aalst) wende men zich : Kamiel Buyl, secretaris der club, Mooiselbaan 176, 's Zondagmorgens van 9 tot 11 u. en 's middags van 16 tot 19 u. Ook tot den leider, Frans Schutyzer, Langestraat 29, Aalst, mag men zich wenden.

Wie wordt er lid van de Scherpenheuvelsche Robbedoesclub « De Strijders van het Gouden Zwaard » ? Voor inlichtingen zich wenden tot rakker Wittevrouwe, Kloosterstraat 6, Scherpenheuvel.

NONKEL RIK'S POPPENKAST IN ACTIE !

Zondag, 22 Augustus, om 3 u., in het Poppentheater, St.-Jacobsmarkt 25, Antwerpen.

Maandag, 23 Augustus, om 5.30 u., in de zaal « St.-Jakob », Kerkstraat, Kapellen.

Dinsdag, 24 Augustus, om 5 u., in de zaal « Volksvriend », Putte-Grens.

Woensdag, 25 Augustus, om 5 u., in de zaal « Vox », Bredabaan 523, Merksem.

Donderdag, 26 Augustus, om 3 u., in de zaal « Renova », Antwerpschestraat, Lier.

Een dubbel programma :

ROODKAPKE EN DE WOLF

en

DE KREKEL EN DE MIER

Een buitengewoon verhaal !... In de insektenwereld !... Het paleis van de spin, enz. !

Prijzen der plaatsen : 3, 4 en 4,50 fr. Leden der Robbedoesclubs (R. C. of R. V. C.) hebben op vertoon van hun lidkaart 50 ctm. vermindering op alle vertooningen.

DE BLAUWE SPERWER









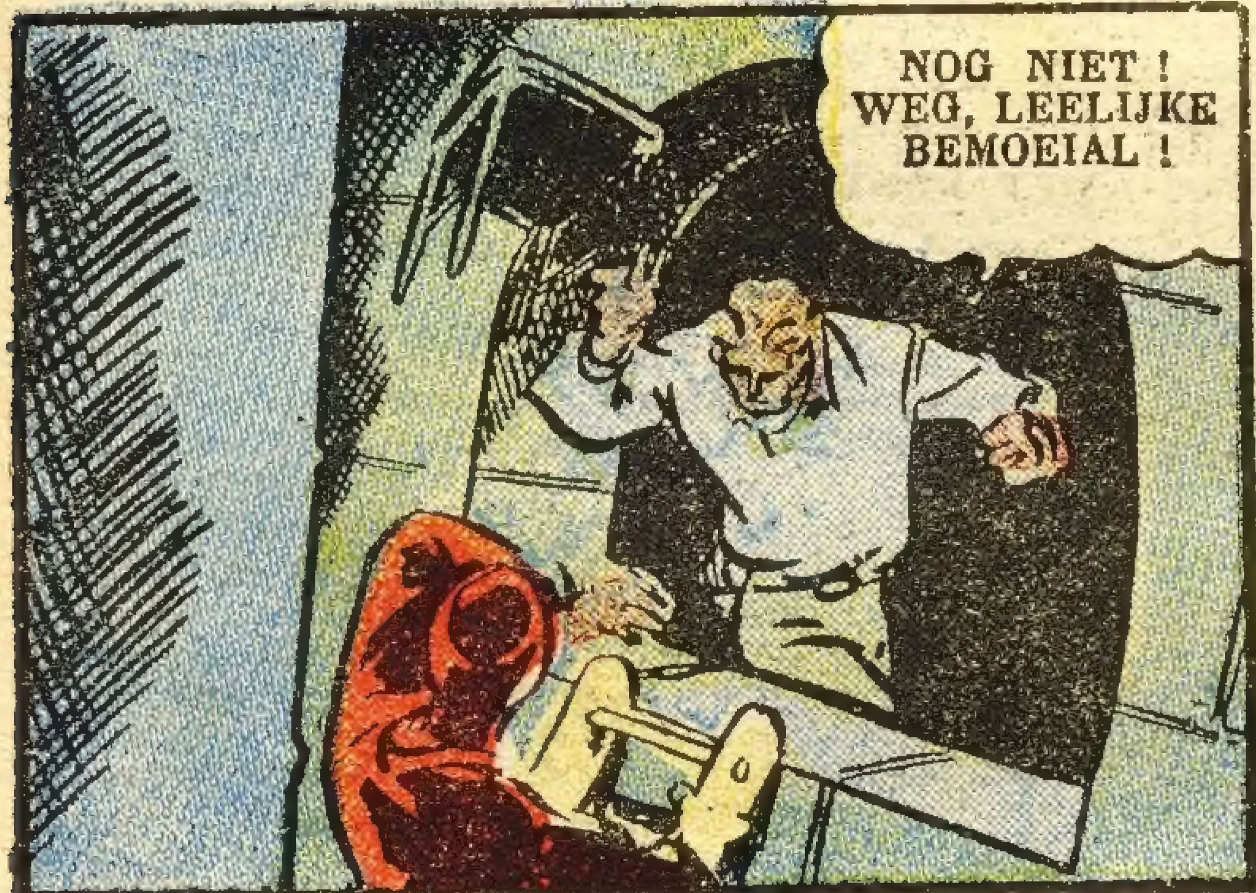












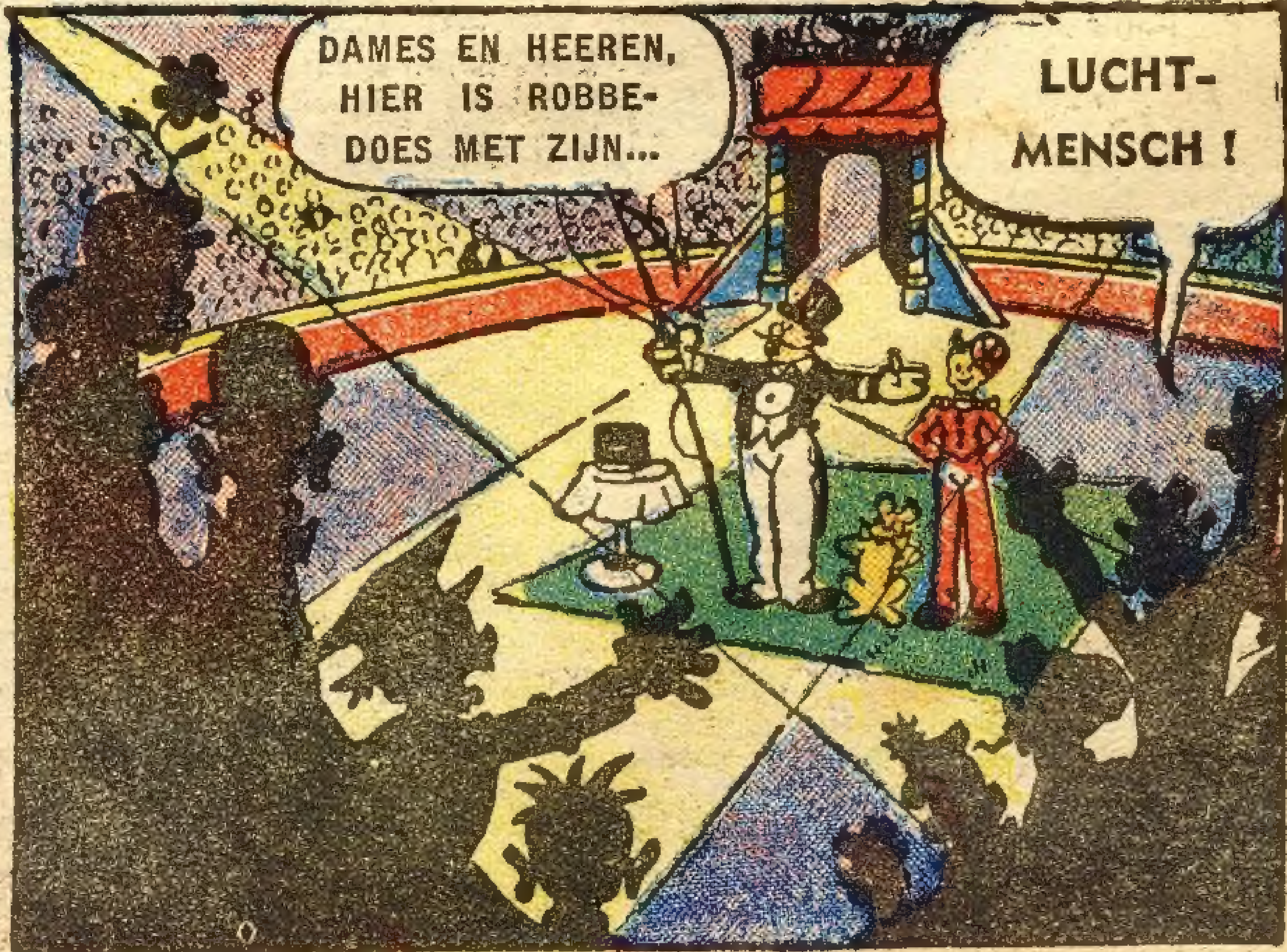




De Avonturen van Robbedoes

ROBBEDOES EN JAN TOK ZULLEN IN EEN CIRCUS OPTREDEN, WAAR ZE VEEL GELD HOPEN TE VERDIENEN OM DE WETENSCHAPPELIJKE OPSPORINGEN VAN PROFESSOR TOK TE BEKOSTIGEN.





Christoffel COLUMBUS

door Jijé

'S AVONDS, BIJ HET HET AFSCHEID NEMEN.

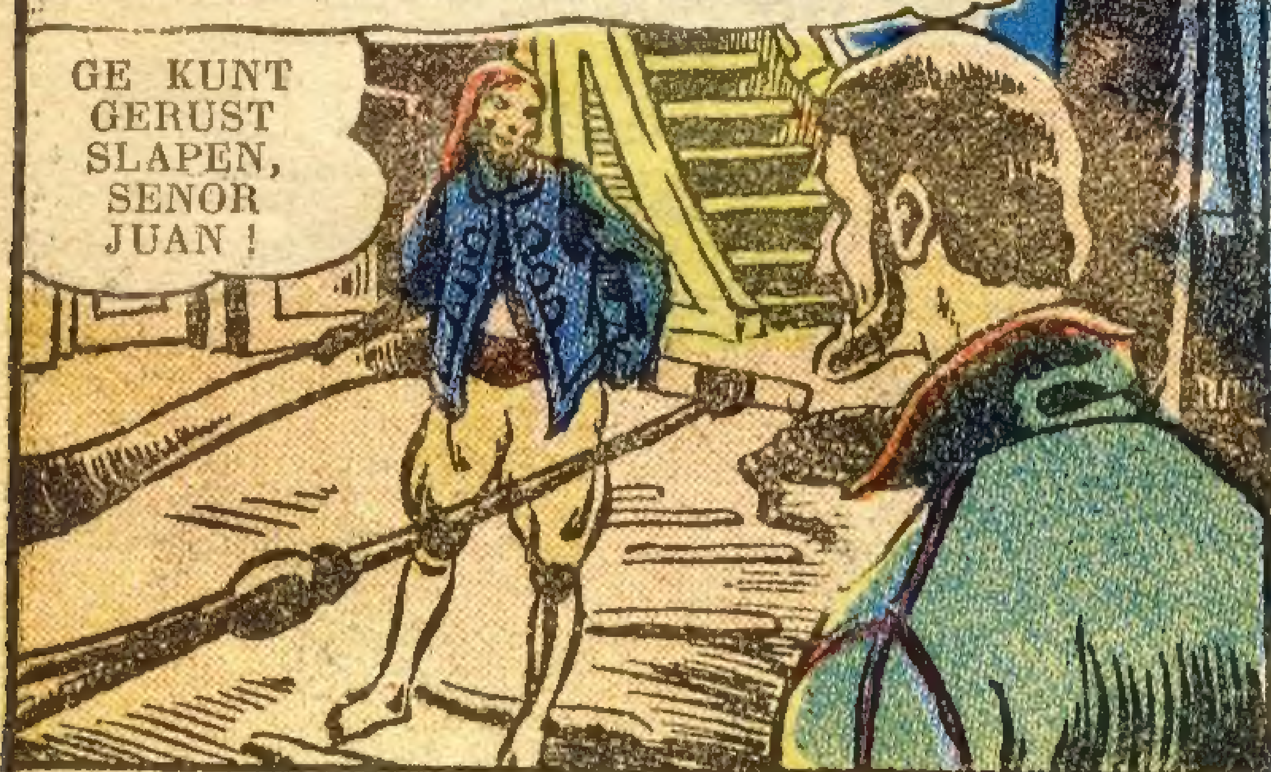
VRAAG DEN KASIK WELK GESCHENK HIJ VERLANGT.

KASIK... GE-SCHENK... JA!

Wat? De deken van mijn bed!























(Zie vervolg op laatste bladzijde.)



(Vervolg)

Het leven werd nu wat aangenamer met de standvastige stijve bries, de afwezigheid van zeilmanœuvres, de witte kopjes op de blauwe golven en de zonnige warmte, die iedereen meer levenslust gaf.

De gewone scheepsroutine ging haar gang en er was nu weer gelegenheid om onze studies voort te zetten. Bij zoo'n weertje wordt het zeilen net een « yachting ».

Ik wil er hier op wijzen, dat de zeeman op lange overvaarten bevrijd blijft van zekere bekommernissen, die lieden van wal ondervinden. Hij hoort natuurlijk niets van ziekten, sterfgevallen, moeilijkheden en ongevallen van bloedverwanten of andere personen die hij lief heeft. Hij is in een staat van zalige onwetendheid, en dit soms maanden lang, inzake hun persoonlijke aangelegenheden. Daarentegen mist hij natuurlijk ook alle warmte en vreugde van het huiselijk leven.

Tegenwoordig is dat natuurlijk zeer veranderd door het verdwijnen van de zeilschepen, het toenemen van de snelle stoomvaart en het invoeren van de draadlooze telegrafie, welke iedereen in nauwer betrekking met de zijnen houdt.

Op zekeren dag daagde een zeilschip achter ons op; het bleek een viermastbark te zijn, die denzelfden koers zette als wij. Kapiteins en zeelieden zien niet graag, dat hun schip voorbij geloopen wordt door een ander, dat in dezelfde richting vaart. Dit was vooral het geval ten tijde van de zeilvaart. Onmiddellijk werd dan ook bevel gegeven, de zeilen, brassen, vallen en andere touwen zoo strak mogelijk bij te halen, zoodat er geen zuchtje wind verloren ging. Alles werd gedaan wat goede zeemanschap maar doen kan, en zoo had het andere schip wel drie dagen noodig om ons in te halen. Toen zeilden we, ongeveer anderhalve mijl van elkander verwijderd, boord aan boord, en met vlaggeseinen gaven we elkaar de gebruikelijke inlichtingen. Het was de « Ivernia », een Engelsch schip, dat met ons in Santa-Rosalia had gelegen en nu op weg was van Tacoma naar Liverpool.

Deze boord-aan-boord-wedstrijd verbrak de eentonigheid, waar was ten slotte zeer vermoeiend, daar tot alle mogelijke manœuvres werd overgegaan om toch maar geen duim « terrein » te te verliezen. Het ging zelfs zoover, dat wij zakken graan van het voor- naar het achterluik moesten overbrengen, om ons sturen te verbeteren.

Maar toch bleek het andere schip sneller te zijn dan het onze, want den daaropvolgenden dag had het twee mijl op ons gewonnen. Voor de avond viel, gaf de « Ivernia » ons het ironisch bedoeld vlaggesein : « of wij haar noodig hadden om ons te sleepen ? » Terzelfdertijd werd de Engelsche vlag als groet opgeheschen en seinde zij ons : « Goede reis ». Wij beantwoordden dit vaarwel, met haar insgelijks een goede reis te wenschen.

Na dezen wedstrijd was onze kapitein in een slechte luim, en dat duurde wel een paar weken, al wist hij zeer goed, dat de « Falklandbank » geen snelzeiler was.

Het schip was niet gebouwd of opgetuigd voor een snelle vaart. Het geheele tuigage was stomp, vierkant en zwaar en het schip had geen scherpe lijnen, maar was gebouwd om zooveel mogelijk te kunnen laden. Met hevigen wind en met een zware lading, zooals we toen aan boord hadden, kon het nochtans veel langer zeil voeren dan scherpe schepen, hetgeen dan ook een niet geringe verdienste was.

Wij geraakten nu opnieuw in het gebied der windstilten en maakten weer dankbaar van den regen gebruik om onze tanks te vullen. Na in deze streek wekenlang gedobberd te hebben, kwamen wij weer in de Zuidoostelijke passaatwinden, die ons schip nogal ver in westelijke richting dreven, maar ons op ongeveer drie en twintig graden Zuiderbreedte verlieten. Wij kregen dan met veranderlijke winden af te rekenen, tot een stijve Noordwestelijke bries ons snel naar het Zuiden stuwde en ons tevens meer oostelijk voerde, naar de omgeving van Kaap Hoorn.

Het omzeilen der kaap gebeurde ditmaal onder gunstiger omstandigheden dan op de uitreis. Wij hadden wind en zee met ons mee en konden het nu wagen, Diego-Ramerez en zelfs de kaap zoo dicht voorbij te varen, dat wij deze gemakkelijk konden zien.

Kaap Hoorn ligt op 55 graden 59' Zuiderbreedte en 67 graden 16' Westerlengte, op een eilandje, dat deel uitmaakt, met vele andere, van den Fuegaanschen Archipel, heelemaal in het zuiden van Zuid-Amerika. Het groote eiland Tierra del Fuego (Vuurland) is van het vasteland gescheiden door de Straat van Magellaan (1), die de stoombooten gebruiken om van den Zuid-Atlantischen Oceaan in den Grooten Stillen Oceaan te geraken, en vice-versa, en aldus de gevaarlijke kaap te vermijden ; maar de zeilschepen kunnen daaruit geen voordeel trekken, want op dezen gevaarlijken waterweg bestaat geen gelegenheid tot manœuvreeren, bij gebrek aan ruimte, en bovendien liggen er veel klippen en riffen verspreid, wat groot gevaar meebrengt voor de scheepvaart.

Tegenwoordig wordt Kaap Hoorn nog weinig omzeild. Bijna alle mechanische voortgestuwde schepen gaan door het Panamakanaal of de Straat van Magellaan, en zeilschepen zijn er bijna niet meer.

Mijmerend staarde ik over de verschansing naar de kaap, dat eenzame, barre stukje land, door de jaren heen gevreesd door alle zeelieden. Lang zou het niet meer zoo rustig blijven in deze geduchte omgeving, want gedurende een groot gedeelte van het jaar komen er zware zeeën, door geen land of hindernissen teruggehouden en door hevigen wind voortgezweept over duizenden mijlen, uit den Grooten Oceaan. Sommige schepen moesten er wekenlang tegen vechten en er waren kapiteins, die moedeloos den steven wendden en trachtten hun schip over Kaap de Goede Hoop en Australië naar zijn bestemming te voeren. Hier in deze buurt was er niets dan de bittere strijd der elementen, het huilen van den wind, het geraas der haven, het krijschen der zeevogels en de wanhoop der meestal uitgeputte bemanning.

Hier waren talooze schepen met man en muis vergaan en werden andere ontmast of lek geslagen. Op de houten schepen vooral moet het 'n onmenschelijk leven zijn geweest. Daar had men niet alleen al de ellende die ik reeds beschreef, maar ook nog het lens houden van het schip, waarvan gewoonlijk de rompnaden geweldig uitzetten en waar de bemanning dag en nacht aan het pompgerei moest staan...

Huiverend dacht ik vooruit aan volgende reizen, die mij weer in deze ellendige buurt zouden brengen. Terloops zij hier gezegd, dat de « Falklandbank » op haar volgende reis, daar met man en muis vergaan is. Slechts wrakstukken en scheepsemmers met den naam van het schip er op, spoelden aan op het strand als stille getuigen van de ramp..

Zoodra we voorbij dit gevaarlijke punt waren veranderde de wind gedurig van richting en hielden wij ons bezig met zeilmanœuvres. Wanneer de weersomstandigheden het toelieten, werkten wij aan het opknappen en schoonmaken van het schip, met het oog op de aankomst in Europa. Masten en ra's, die op de uitreis met bikhamertjes bewerkt waren om den roest te verwijderen en reeds rood geverfd waren, kregen nu een laag verfsche vert, terwijl het staande tuig geteerd werd. Bij vochtig of nat weer werd alle houtwerk met zand en zeildoek geschuurd en het dek « holystoned ». Dit laatste deed men op de knieën; een aantal zeelieden zaten op een rij, wreven met puimsteen en zand het dek wit en moesten het daarna oliën of teeren. Dat was de ellendigste karwei, die ons kon opgelegd worden.

De timmerman had het ook druk met het vernieuwen van zekere zware dekplanken, die van pitch-pine waren en wel een dikte van vijf duim bij zes breedte hadden. De nieuwe planken werden gezaagd en geschaafd, om in de met vilt ingelegde ruimte van de oude te worden geplaatst. Ze moesten daar juist in passen, en nadat ze in hun plaats gedreven werden, moesten er gaten in geboord worden voor de gegalvaniseerde bouten, die werden gebruikt om de planken vast te leggen. Ten slotte werden de naden gekalfaterd en met pek bewerkt. Ronde houten stukjes werden dan nog boven de koppen der vijzen of bouten in de plank geslagen, totdat het geheel een echt kunstwerk was.

Ik haal deze beschrijving aan, omdat de leerlingen den timmerman en den zeilmaker soms moeten helpen en men zich aldus een denkbeeld kan vormen van al wat op een zeilschip geleerd wordt.

Ook in de zuivere zeevaartkunde bekwaamden wij ons verder. Te Portland had ik een paar goede boeken aangeschaft, die mij uitstekende diensten bewezen. Ik gaf er mij rekenschap van, dat ik snel vooruitging en dat schonk mij het zelfvertrouwen, dat zoo noodzakelijk is in de zeemansloopbaan.

Toen wij nogmaals in het gebied der windstilten kwamen, werd er van den regen duchtig gebruik gemaakt om nog eens alles te schuren, ditmaal met frisch in plaats van met zoutwater.

In hetzelfde windstiltengebied zagen wij op zekeren dag een zeilschip. Eenige dagen later konden wij tot ons aller verwondering uitmaken, dat het de « Ivernia » was. Onze kapitein kon zijn vreugde moeilijk bedwingen. Van een nieuwen wedstrijd was er natuurlijk geen sprake, aangezien er geen wind was.

Alhoewel de « Iverna » een snelzeiler was en dagen op ons had moeten inwinnen, zijn er bij wind en stroomingen omstandigheden, die den besten zeeman parten spelen. Een klein verschil in de positie der vaartuigen op zee brengt vaak een groote verandering in de windrichting en zijn kracht of ook in de stroomingen. Zooals vroeger gezegd, kunnen de lading, de bouw en het tuig onder bepaalde weersomstandigheden een zeer grooten invloed hebben.

Het was zoo kalm, dat de schepen bijna niet bestuurbaar waren en steeds dichter naar elkaar toedreven. Er valt niet aan te twijfelen, dat twee voorwerpen, die onbeinvloed zijn door andere dingen soms naar elkander worden toegetrokken, en men kan dat best waarnemen in gevallen als dat van deze twee schepen, die elkaar geleidelijk zoo dicht naderden, dat er gevaar voor aanvaring ontstond. Dagenlang hadden wij van elk zuchtje wind gebruik gemaakt om dit te vermijden ; want het zou geen klein werkje geweest zijn, als het tuig en de ra's der schepen in elkaar verward geraakt waren. Ik vroeg mij af, of het soms was, omdat het twee stalen massa's waren, dat de schepen naar elkaar werden toegetrokken ? Zou hetzelfde verschijnsel vast te stellen zijn bij houten schepen, die niet de minste magnetische kracht op elkaar kunnen uitoefenen ?

Gelukkig stak er op het laatste oogenblik een licht briesje op, en met de noodige manœuvres verwijderden de schepen zich van elkaar.

Onze kapitein werd uitgenoodigd om het middagmaal te komen gebruiken aan boord van de « Ivernia » en twee leerlingen roeiden er hem heen met de giek. Het was wel iets ongewoons, in vollen oceaan, een schip te verlaten om op een ander te gaan middagmalen, daar de wind steeds kon opsteken en de kapitein dan allicht groote moeite zou hebben om weer op zijn schip te geraken.

's Namiddags kwam hij terug in een uitstekende stemming en ook de leerlingen waren verheugd, daar ze een aantal boeken tegen anderen hadden kunnen ruilen.

Tijdens den nacht verloren wij het zeilschip uit het zicht. Toen wij later ter bestemming kwamen, vernamen wij, dat het een week voor ons in Engeland was aangekomen.

Hoe dichter wij onze bestemming naderden, hoe meer de « Falklandband » van uitzicht veranderde. De binnenzijde der verschansingen, alsook alle dekhuisjes en de kaartenkamer, die vroeger met roode menie waren behandeld, werden wit en met rechthoekige paneelen geschilderd. Alle teakhout werd eerst geolied en daarna gevernist. De dekken, die nu zoo wit waren geschuurd, dat er geen vlekje op te bespeuren was, werden geteerd en de kampanje geolied. Er was een goede gelegenheid om al dit werk uit te voeren, in den Noord-Oost passaat, waarin we, na de doldrums, gedreven waren. Het schip zag er dan ook prachtig uit en de bemanning maakte reeds toekomstplannen voor wanneer zij aan wal zou gaan.

Ze zouden weer eens kunnen eten wat ze lustten. Het zou ook zomer zijn en ideaal voor uitstapjes met familieleden en vrienden. Ze zouden wel niet lang van dit alles genieten, maar toch waren deze vooruitzichten van zoodanigen aard, dat allen er genoegen in schepten.

Ter hoogte van de Azoren kregen wij een gunstige bries, die later tot een storm uit het Zuid-Westen ontaardde, maar die ons dan toch tot voor Queenstown bracht. Wij draaiden bij en seinden den naam van ons schip. Eenige oogenblikken later seinde men ons van wal, dat wij naar Cardiff moesten varen.

Wij hadden ons tijdens de reis dikwijls afgevraagd, naar welke haven we gezonden worden, en ik had vurig gehoopt, dat het naar Antwerpen zou zijn. Ik was dus een beetje teleurgesteld, maar dit gevoel ging spoedig over, daar het dan toch maar een verschil van eenige dagen zou blijken.

Spoedig werden alle ra's aangebrast en het schip op zijn koers gebracht. Wij bemerkten een groot aantal schepen en booten, waaronder een paar uitvaarders, die wij met een soort medelijden bekeken.

(Wordt vervolgd.)

---

(1) Ferdinand Magellaan ontdekte de Straat, die zijn naam draagt, voor ze door en bereikte de Stille Zuidzee op 28 November 1520. Hij voer dwars door dezen oceaan en landde op Cebu, op de Philippijnen.

DON BOSCO, Robbedoes Nummer Eén

CARABINIERS, DOET UW WERK ! TAST HEM AF !

DON BOSCO, VERONTSCHULDIG ME...

DOE UW PLICHT, VRIEND !

TWEE UUR LATER.

NIETS !... HEELEMAAL NIETS !

DIE DROMMELSCHE DON BOSCO HEEFT ONS WEER BEETGENOMEN !

IK HEB HET LIEVER ZOO !

EN IK DAN !

WAAROM HATEN ZE DE PRIESTERS ZOO ?... OVERAL WORDEN ZE BELASTERD EN ACHTERVOLGD... IN HET PARLEMENT WORDT ZELFS EEN WET TEGEN HEN VOORBEREID...

DEN VOLGENDEN NACHT HEEFT DON BOSCO EEN DROOM.

'T IS GELUKKIG MAAR EEN DROOM...

DIE DROOM KWELT ME NU AL DRIE NACHTEN LANG... IK MOET AAN DEN KONING SCHRIJVEN.

DON BOSCO HEEFT AAN KONING VICTOR-EMMANUEL GESCHREVEN...

HM !... WAT 'N PRIETPRAAT !... EN TOCH... ALS HET 'NS WAAR WAS... !

DON BOSCO IS TENSLOTTE GEEN DWAAS... HIJ IS EEN BUITENGEWOON MAN... EEN HEILIGE, ZEGT MEN... MAAR ZIJN DROOMEN ? ? ?

EENIGE DAGEN LATER...

DON BOSCO, SIRE, WIEN EEN AUDIENTIE IS TOEGESTAAN !

LAAT HEM BINNEN !

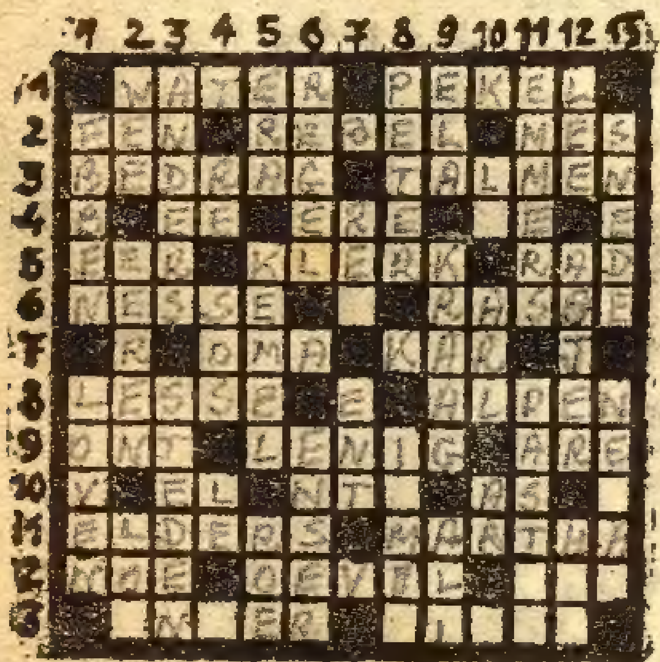
DON BOSCO, SPREEK VRIJUIT !...,

SIRE... ER MOET EEN EINDE KOMEN AAN DEN POLITIEKEN STRIJD TEGEN DE KERK... INDIEN GIJ U STRAFFEN DES HEMELS WILT VERMIJDEN...

DE DOOD ZAL UW DIERBAREN TREFFEN, SIRE...

...TOCH WERD DE ANTI-KERKELIJKE WET VAN MINISTER RATAZZI DOOR HET PARLEMENT AANGENOMEN...

ONZE KRUISWOORDRAADSELS



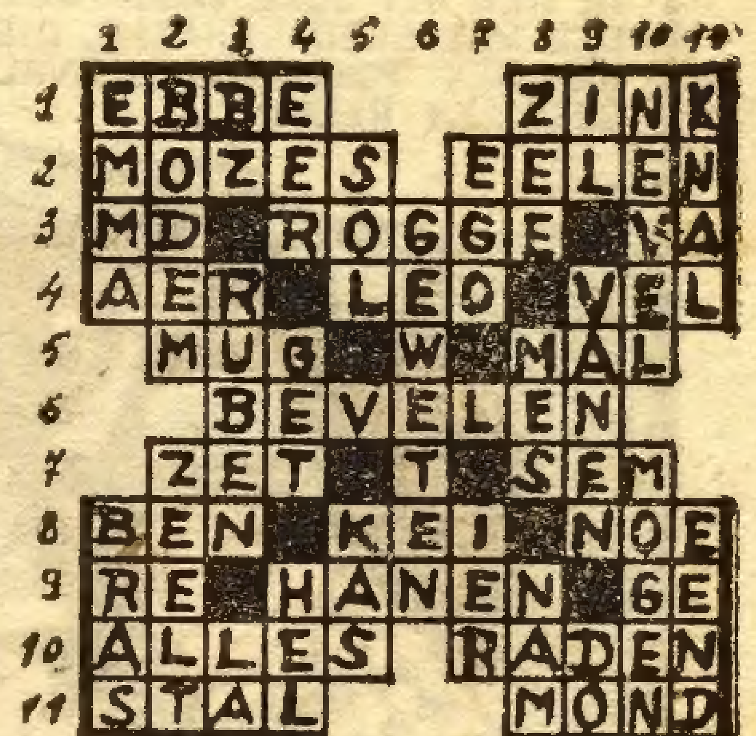
KRUISWOORDRAADSEL Nr. 232.

HORIZONTAAL :

1 : Vocht. - Zoutnat. — 2 : Cijfer. - Opstandeling - Steekwapen. — 3 : Bedrag. - Aarzelen. — 4 : Riviernaam. - Gemeente in Henegouwen. - Lange klank. — 5 : Faam. - Bediende. - Wiel. — 6 : Aangeslibd buitendijksch land. - Snelle. — 7 : Grootmoeder. - Wagen. — 8 : Rivier in België. - Bergketen in Europa. — 9 : Voorvoegsel. - Buigzaam. - Landmaat. — 10 : Lengtemaat. - Achtervoegsel. - Staaf. — 11 : Bijwoord van plaats. - Vrouwennaam. — 12 : Patriarch. - Gemeente in de Antwerpsche Kempen. - Edel. — 13 : Lint, nestel. - Niets.

VERTIKAAL :

1 : Verminderen, terugtrekken (v. water). - Prijzen. — 2 : Leed. - Eerbiedigen. - Vrij. — 3 : Zoo niet ! - Groote gemeenten. — 4 : Muzieknoot. - Noodsein. - Fransch lidwoord. — 5 : Tijdperk. - Kameel. - Oude landmaat. — 6 : Liniaal. - Norbertijner monnik-schilder (Tongerloo). — 7 : Deel van een fiets. - Loot, scheut. — 8 : Doopvader. - Honigbijen. — 9 : Israëlietisch koning. - Boord. - Schoonzoon van Mohammed. — 10 : Chineesche maat. - Berg en pas in de Alpen. - Slede. — 11 : Watervaten. - Deeggebak. — 12 : Scharnier. - Bloem. - l[illegible]terplaats. — 13 : Deel van een mes. - Engelsche vazalstaat in Azië.



OPLOSSING VAN Nr. 231.





























Uitg. J. Dupuis, Zonen en Co., Ommeganckstr. 21, Antwerpen. — H. R. Antwerpen 79.317.